MA2011-3

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成２３年３月２５日

運 輸 安 全 委 員 会

（東京事案）

1　セメントタンカー第三芙蓉丸漁船第十八勝福丸衝突

2　漁船第一幸福丸転覆

3　旅客船第九十八あんえい号旅客負傷

（地方事務所事案）

函館事務所

4　油送船海光丸漁船第二十八盛漁丸衝突

5　遊漁船第３幸徳丸衝突（消波ブロック）

6　漁船第三十八貴洋丸乗組員死亡

7　漁船福丸火災

仙台事務所

8　漁船第三十八開栄丸乗組員負傷

9　漁業取締船しんゆう乗組員負傷

10　漁船第八伊勢丸火災

11　漁船三宝丸潜水者負傷

横浜事務所

12　漁船大坂丸モーターボート光陽丸衝突

13　モーターボート山修丸乗組員死亡

14　水上オートバイＬｏｖｅ＆Ｐｅａｃｅ水上オートバイＦ０３３０衝突

15　漁船三幸丸乗組員負傷

16　モーターボートⅠⅡモーターボート（船名なし）衝突

17　旅客船ニュー美しま乗揚

18　漁船きく丸潜水士死亡

神戸事務所

19　漁船第２福寿丸漁船金要丸衝突

20　水上オートバイＳＨＵ　ＳＨＵ水上オートバイＧｉｒｌ　Ｈｕｎｔｅｒ衝突

21　水上オートバイシーブリーズジュニアウェイクボーダー死亡

22　掃海艇ながしま火災

広島事務所

23　引船第三十一大和丸押船第１２天秀丸バージ第八天秀丸沈没

24　貨物船第十二金力丸乗揚

25　水上オートバイＳＴＸ－１２Ｆ衝突（かき筏）

26　給水船第十八幸水丸漁船幸栄丸衝突

27　漁船第三更賜丸乗揚

28　釣り船大歳丸同乗者死亡

門司事務所

29　貨物船第二十八信宝丸爆発

30　遊漁船オクトパス釣り客負傷

31　瀬渡船Ｆｒｅｅ　ｓｔｙｌｅ翔乗揚

長崎事務所

32　漁船大栄丸モーターボートＴＯＭＯＲＲＯＷ衝突

33　旅客船サンライズ乗組員負傷

34　漁船旭龍乗揚

那覇事務所

35　水上オートバイカモメ３被引浮具搭乗者負傷

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長　後藤昇弘

≪参　考≫

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「３　分　析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

① 断定できる場合
・・・「認められる」

② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」

③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」

④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

35　水上オートバイカモメ３被引浮具搭乗者負傷

船舶事故調査報告書

平成２３年２月２４日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　　山　本　哲　也
委　　員　　根　本　美　奈

事故種類	被引浮具搭乗者負傷
発生日時	平成２２年８月１日（日）　０９時２０分ごろ
発生場所	鹿児島県瀬戸内町加計呂麻島渡連海岸の砂浜沖 瀬戸内町待網埼灯台から真方位２３５°　１，４５０m付近 （概位　北緯２８°　０６．６′　東経１２９°　１９．８′）
事故調査の経過	平成２２年８月１０日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 水上オートバイ　カモメ３、０．１トン ２９６－２４６４３鹿児島、有限会社新宿ソフト ２．７１m（Lr）×１．０７m×０．４３m、ＦＲＰ ガソリン機関、７５kW、平成２２年５月
乗組員等に関する情報	船長　女性　３２歳 特殊小型船舶操縦士 免許登録日　平成２２年７月２日 免許証交付日　平成２２年７月２日 （平成２７年７月１日まで有効）
死傷者等	負傷　２人（被引浮具搭乗者）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長１人が乗り組み、女性４人（以下「搭乗者」という。）が乗った「POPARAZZI」と呼称する浮具（長さ約１．９m、幅約２．０m、高さ約１．３m、以下「本件浮具」という。）を約２０mのロープでえい航し、渡連海岸の砂浜（以下「本件砂浜」という。）から北方に延びた浮桟橋（以下「本件浮桟橋」という。）の沖を、東西方向に広がる楕円形を描くようにして反時計周りに周回し、直進中は約２２km/h、旋回中は約１２km/hの速力で遊走していた。 船長は、３周目の西航中、本件砂浜西方の岩場から十分距離を離そうと思って左旋回を開始したところ、１～２周目よりも本件浮桟橋に接近して左旋回することとなったが、このことに気付かなかった。 本件浮具

	本船は、本件浮桟橋の北西方で左旋回を終え、約２２㎞/h の速力で本件砂浜と平行に東進したところ、平成２２年８月１日０９時２０分ごろ、えい航されていた本件浮具が本件浮桟橋の西側に係留中の水上オートバイ２隻に衝突した。 搭乗者のうち、衝突した衝撃で２人が落水し、他の２人が本件浮桟橋に落ち、落水した１人が外傷性腎損傷を、本件浮桟橋に落ちた１人が右上腕打撲をそれぞれ負った。	
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　西北西、風力　１ 海象：海上　平穏、潮汐　上げ潮の末期	
その他の事項	船長及び搭乗者は、会社の慰安旅行で本件砂浜に隣接した宿泊施設に来ており、船長は、宿泊施設にいる同僚に本件浮具で楽しんでいるところを見せようと思い、本件砂浜に近い場所で遊走していた。 本件浮桟橋の西側には、本事故当時、本件浮具と衝突した２隻を含む水上オートバイ数隻と小型船１隻が係留されていた。 船長は、これまでにウェイクボードをえい航したことがあったが、本件浮具を含む浮体をえい航したことがなく、また、本件浮具の取扱説明書を見たことがなかった。 船長及び搭乗者は、取っ手の数などから本件浮具の定員が４人であると思っていたが、本件浮具の取扱説明書によれば、定員は３人（２３１kg）であった。 搭乗者のうち２人は、本件浮具でうつ伏せになって両手で前端の取っ手をつかみ、残り２人は、うつ伏せになった２人の脚を跨いで立って同浮具上部の取っ手をつかんでいた。 船長及び搭乗者は、全員救命胴衣を着用していた。 本件浮具の取扱説明書には、次のことが英文で記載されていた。 ・　えい航を始める前に、水域を慎重に調査すること。 ・　海岸、ドック、杭、遊泳者の１００フィート（３１m）以内又は他船、障害物の近く若しくは浅瀬でえい航しないこと。ボート等の進路の２００フィート（６１m）幅で障害がないところを中心にして使用すること。 ・　ボート等が、直進中と同じ速力で旋回すると、浮具の速力は増加し、浮具搭乗者は外側に移動する。浮具搭乗者の限界を認識すること。	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし なし 本船は、加計呂麻島の本件砂浜沖において、本件浮具をえい航して遊走中、本件浮桟橋に接近して旋回したことから、本船の旋回径よりも膨らんだ円を描いて滑走した本件浮具が、本件浮桟橋に係留中の水上オートバイ２隻に衝突したものと考えられる。 搭乗者のうち２人は、衝突の衝撃で投げ出され、落水又は本件浮桟橋に落下した際に負傷したものと考えられる。

		船長は、西方の岩場から十分距離を離そうと思って左旋回を開始したことから、１～２周目よりも本件浮桟橋に接近して旋回することとなったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、加計呂麻島の本件砂浜沖において、本件浮具をえい航して遊走中、本件浮桟橋に接近して旋回したため、本船の旋回径よりも膨らんだ円を描いて滑走した本件浮具が、本件浮桟橋に係留中の水上オートバイに衝突し、衝突の衝撃で搭乗者２人が投げ出されたことにより発生したものと考えられる。	